

Отже, зазначені конституційні положення свідчать про те, що Україна не тільки закріплює гарантії місцевого самоврядування в Конституції, а й визнає його як одну з фундаментальних засад демократичного устрою держави і суспільства.

Література

1. Конституція України від 28 червня 1996 р. (із змінами та доповненнями) // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.

2. Про місцеве самоврядування: Закон України від 21 травня 1997 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1997. – № 24. – Ст. 170.

3. Бюджетний кодекс України від 8 липня 2010 р. № 2456-VI // Офіційний вісник України. – 2010. – № 59. – Ст. 9.

УДК 349.6 (043.2)

Шевченко Т. В., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Жмур Н. В., к.ю.н.

ВПЛИВ АВІАЦІЙНОГО ШУМУ НА ДОВКІЛЛЯ

У результаті авіатранспортних перевезень відбувається забруднення ґрунтів, водних об'єктів та атмосфери, а сама специфіка впливу повітряного транспорту на довкілля виявлена в значній шумовій дії.

Виділення акустики авіаційної в самостійний розділ науки відбулося в 60-х рр. ХХ ст. у зв'язку з необхідністю вирішення завдань щодо зниження шуму літального апарату до рівнів, які забезпечують нормальну життєдіяльність людей, а також працездатність систем і устаткування і витривалість конструкції апарату. Потреба у збільшенні вантажопідйомності літальних апаратів і швидкості їхнього польоту призвела до збільшення тяги силових установок, в результаті чого різко зросла звукова потужність, створювана апаратами. Збільшення інтенсивності експлуатації літаків цивільної авіації до того, що в зонах розміщення аеропортів жителі виявилися під несприятливим впливом високих рівнів шуму. Боротьба з шумом в авіації стала частиною загальної програми боротьби людства за чистоту навколишнього середовища. Хоча рішення ряду основних задач авіаційної акустики ще далеко від завершення, але в інженерній практиці вже отримані обнадійливі результати, що дозволили створити методи розрахунку

характеристик основних джерел шуму літального апарату, розробити заходи щодо зниження шуму методом активного впливу на процес шумоутворення та застосуванням пасивних способів зниження вже утворився шуму, тобто використанням звукобійних матеріалів, вібропоглинаючих покриттів.

Авіаційний шум робить істотний вплив на шумовий режим території в околицях аеропортів, який залежить від напрямку злітно-посадочних смуг і трас польотів літаків, інтенсивності польотів протягом доби, сезонів року, від типів літаків, що базуються на даному аеродромі, та інших факторів. При цілодобовому інтенсивній експлуатації аеропортів рівні звуку на території житлової забудови досягають в денний час 80 дБА і в нічний час – 78 дБА, максимальні рівні коливаються від 92 до 108 дБА [2].

Жителі будинків, розташованих в околицях аеропорту, відзначають, що стали нервовими, дратівливими. Раптовий шум від пролітаючих літаків порушує сон: багато хто не може довго заснути або часто прокидаються. Реакція населення, виявлена опитуванням, показала, що ставлення до одних і тих же рівнів авіаційного шуму різне. Так, вдень при рівні шуму 66 дБА число скарг становить 33 %, а вночі при такому ж рівні шуму турбує 92 % населення. Відсоток скарг визначається максимальними рівнями шуму та інтенсивністю польотів літаків, що протягом доби, так і протягом усього року. Високий рівень шуму при зльоті, посадці, польоті літаків відзначений в численних селищах сільського типу, розташованих на невеликій відстані від аеропортів. Значний шум створюють аеропорти місцевих авіаліній і авіація спеціального призначення.

Перша реакція населення на авіаційний шум – це скарги, кількість яких зростає з року в рік. Фізіолого-гігієнічні дослідження, проведені у Франції, показали, що шум пролітають літаків надає не тільки суб'єктивне, але й об'єктивне вплив на організм людини. Для виявлення реакції населення на дію авіаційного шуму було опитано по спеціально розробленою анкетой близько 3000 чоловік в 34 населених пунктах міського і сільського типу, розташованих у радіусі 30 км від аеропорту. Опитані наголошували, що авіаційний шум дратує, стомлює, викликає головний біль, серцебиття, порушує сон і відпочинок, не дає зосередитися на виконанні будь-якої роботи. Для авіаційного шуму, як ні для якого іншого, характерний подразнюючий ефект [3].

Авіаційний шум є найбільш важливою проблемою НПС при експлуатації літаків ЦА. Регулювання несприятливого впливу авіаційного шуму – це комплексна проблема. До її основних

складників належать: упровадження системи оцінки впливу шуму; нормування показників впливу шуму навколишнього середовища; упровадження системи інформаційного та інструментального моніторингу авіаційного шуму; впровадження заходів та засобів зниження впливу шуму – організаційних, експлуатаційних, будівельно-планувальних та будівельно-архітектурних, технічних, компенсаційних, економіко-соціальних тощо. Планування використання земельних ділянок навколо аеропортів цивільної авіації з умов авіаційного шуму є одним із основних і найбільш значимих елементів збалансованого підходу до проблеми регулювання шуму, розробленого в ІКАО і рекомендованого для впровадження на практиці. Збалансований підхід зумовлює таке поєднання різноманітних заходів, які забезпечують досягнення необхідного зниження шкідливого впливу авіаційного шуму в обумовлені строки за визначених фінансових ресурсів.

Література

1. Повітряний кодекс України від 19 травня 2013 р. № 3393-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>
2. Запорожець В. В. Аеропорт: організація, технологія, безпека / В. Запорожець, М. Шматко. – К.: Дніпро, 2013 – С. 168-193.
3. Назаренко А. Аналіз сучасних тенденцій в авіаційній галузі / А. Назаренко // Економіка. Фінанси. Право. – 2007. – № 7. – С. 12-19.

УДК 656.091:629.7(477)(043.2)

Юрченко Я. Ю., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Беззубов Д. О., д.ю.н., доцент

СЕРТИФІКАЦІЯ АВІАЦІЙНОЇ ТЕХНІКИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ

Сертифікація є одним із найбільш ефективних методів не лише для забезпечення якості продукції чи послуг, а також надзвичайно важлива для забезпечення конкурентоспроможності продукції як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках.

До правової бази регулювання сертифікації авіаційної техніки входить, насамперед, Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р., в якому визначаються деякі правила та критерії для проведення сертифікації. Зокрема, до таких відносяться схвалення типової